

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć LXI. — Wydana i rozesłana dnia 25. czerwca 1902.

Treść: *M* 125. Obwieszczenie, tyczące się przeniesienia Najwyższej koncesyi na kolej lokalną od stacyi Tłumacz—Pałahicze do Tłumacza na Chropińską Spółkę akcyjną fabrykacyi cukru.

125.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 18. czerwca 1902,

tyczące się przeniesienia Najwyższej koncesyi na kolej lokalną od stacyi Tłumacz—Pałahicze do Tłumacza na Chropińską Spółkę akcyjną fabrykacyi cukru.

Ponieważ według orzeczenia c. k. Sądu krajowego we Lwowie z dnia 17. października 1900, 201/99
1. E. ³⁵ Chropińska Spółka akcyjna fabrykacyi cukru, mająca siedzibę w Wiedniu, nabyła kolej lokalną od stacyi Tłumacz—Pałahicze do Tłumacza, którą na zasadzie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 21. października 1892, Dz. u. p. Nr. 198, wybudowała i pusięła w ruch Tłumacka Spółka fabrykacyi cukru pod firmą: „Cukrownia w Tłumaczu, Gumiński, Volter i spółka“, to w skutek tego prawa i obowiązki, jakie co do rzeczonyj kolei lokalnej na mocy koncesyi zostały wzniankowanej Spółce tłumackiej nadane, względnie na nią nałożone, przenosi się na zasadzie Najwyższego upoważnienia na Chropińską Spółkę akcyjną fabrykacyi cukru i ze względu na zmienione stosunki postanawia się co następuje:

I.

Postanowienia Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 21. października 1892, Dz. u. p. Nr. 198, zawarte w §§ach 1 aż do 5 włącznie, tudzież w §§ach 7 aż do 11 włącznie i 13 aż do 15 włącznie, zachowują moc swoją i nadal, z tą tylko różnicą, że

ustęp 1 paragrafu 13go zawierać winien powołanie się na l. 2 zmienionego poniżej §u 12go, nie zaś na ostatni ustęp §u 12go, skutkiem czego słowa „fundusze obrotowe i zasobne“ zmienić należy na „rezerwy kapitału“.

Na miejsce postanowień zawartych w §§ach 6 i 12 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 21. października 1892, Dz. u. p. Nr. 198, które niniejszem zostają uchylone, obowiązywać będą następujące zarządzenia:

§. 6.

Za faktyczny kapitał zakładowy kolei koncesyonowanej uważana być ma na przyszłość kwota, równająca się cenie kupna kolei lokalnej z doliczeniem wydatków pobocznych, które mają być należycie wykazane i podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Koszta dalszych budowli nowych, wykonanych już po nabyciu kolei, lub pomnożenia urządzeń ruchu można pod tym warunkiem doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wystawienie tych projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Amortyzacya całego kapitału zakładowego, za podstawę której przyjąć należy oprocentowanie po cztery od sta, nastąpić powinna stosownie do postanowień Rządu i według ułożonych w tym względzie rachunków przed upływem okresu koncesyjnego, a to według tej zasady, że umarzanie kapitału zakładowego ustanowionego w ustępie 1 niniejszego §u 6go rozpocząć się ma od chwili przeniesienia koncesyi umarzanie zaś kosztów, jakieby ewentualnie później do kapitału zakładowego doliczone być miały (ustęp 2), od chwili za'wierdzenia a tychże, po czem następować winny regularnie dalsze spłaty.

§. 12.

1. Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek koncesyonowanej kolei za zapłatą kapitału zakładowego, o ile takowy w myśl ostatniego ustępu §u 6go w chwili odkupienia nie byłby jeszcze umorzony.

Państwo ma prawo użyć do spłacenia tego kapitału podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 przepisanego, bez dalszej zapłaty, własność wolna od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, jakoteż rezerwy kapitału z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracyi.

W deklaracyi tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1), według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi o odkupieniu osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Poczynwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracyi o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego osobnego komisarza.

To samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Koncesyonaryuszka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracyi o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez wdania się sądu objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczynwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

II.

Na zasadzie §u 5go Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 21. października 1892, Dz. u. p. Nr. 198, wydaje się następujące postanowienia:

1. Koncesyonaryuszka obowiązana jest na żądanie c. k. Zarządu kolei państwa sprawić na własny koszt tabor kolejowy potrzebny do utrzymywania ruchu, a mianowicie: 1 parowóz tendrowy, serya 97, 1 wspólny wóz służbowy i pocztowy i 10. wozów towarowych, tudzież potrzebny tabor zapasowy.

Gdyby w myśl postanowień §u 1go dokumentu koncesyjnego miał być zaprowadzony na tej kolei lokalnej ruch osobowy, w takim razie koncesyonaryuszka winna sprawić także dwa wozy osobowe a nadto wyporządzić, względnie uzupełnić urządzenia kolejowe stosownie do wymagań rzeczowego ruchu.

Tabor kolejowy ma być sporządzony według typów, których plan oznaczy Zarząd kolei państwa.

2. Koncesyonaryuszka obowiązana jest pozwolić, żeby koleje niższo-rzędne (koleje lokalne i małe), tudzież koleje dowozowe (górnice, przemysłowe i leśne) dobiegały do jej torów w sposób dla ruchu kolei lokalnej jak najmniej uciążliwy i za wynagrodzeniem kosztów, jakie ona (koncesyonaryuszka) w skutek tego będzie ponosić.

Gdyby co do warunków dobiegania takich kolei, tudzież co do używania istniejących już urządzeń kolei lokalnej przez nie i co do urządzenia służby ruchu w obrocie przechodnim, wreszcie co do wzajemnego używania wozów nie przyszło do porozumienia między interesowanymi przedsiębiorstwami, w takim razie ustanowienie tych warunków zastrzeżone jest c. k. Ministerstwu kolei żelaznych.

Przy układaniu warunków, dotyczących się dobiegu kolei dowozowych, należy ile możności stosować się do postanowień zasadniczych zawartych w dotyczącym formularzu c. k. Zarządu kolei państwa; gdyby zaś od tych postanowień zamierzano w jakimkolwiek względzie odstąpić, to przy przedkładaniu dotyczących układów c. k. Ministerstwu kolei żelaznych należy dać w tym kierunku stosowne wyjaśnienia.

3. Taryfy przewozu osób i towarów, klasyfikacja towarów i wszelkie postanowienia poboczne, dotyczące się przewozu towarów, podlegają zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa kolei żelaznych, przy czem z jednej strony trzeba mieć na oku interes publiczny, z drugiej zaś strony dostateczną popłatność przedsiębiorstwa kolejowego.

I. część taryfy, obowiązująca dla wymienionych tamże kolei austriackich i bosnijsko-hercegowińskich, a zawierająca postanowienia wspólne co do przewozu osób, pakunków podróżnych, towarów przesyłanych „express“ i psów, tudzież I. część taryfy, tycząca się postanowień ogólnych co do przewozu zwłok, zwierząt żywych i towarów na kolejach austriacko-węgierskich i bosnijsko-hercegowińskich — ta ostatnia ze zmianami spowodowanymi klasyfikacją towarów c. k. austriackich kolei państwa — stosowane być mają na żądanie c. k. Ministerstwa kolei żelaznych także na linii kolejowej wzmiankowanej spółki.

Ceny jazdy i przewozu towarów, tudzież wszelkie inne należitości, jakie będą pobierane, mogą być liczone tylko w ustawowej walucie krajowej, jaka w danej chwili obowiązuje, bez doliczania zwyczajki (ażyo).

Gdyby kolej w dwóch następujących po sobie latach ruchu przyniosła czysty dochód, równający się najmniej siedmiu procentom kapitału zakładowego, w takim razie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych może zarządzić stosunkowe niższenie cen taryfowych, jakie aż do owej chwili obowiązywały.

Ministerstwo kolei żelaznych zastrzega sobie nadto prawo wydania w stosownym czasie zarząd-

zeń co do taryfowego postępowania ze zbożem i mąką, o ileby takie zarządzenia były pożądané ze względu na interesa austriackiego przemysłu młynarskiego.

4. Na wypadek niedostatku środków żywności dla ludzi i zwierząt użytkowych w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych lub nadzwyczajnej drożyzny na te środki, Minister kolei żelaznych ma prawo zniżyć stosownie do potrzeby dotyczące ceny przewozu.

5. Koncesyonaryuszka jest obowiązana przewozić pocztę i funkcyonaryuszów pocztowych wszystkimi pociągami osobowymi i mieszanymi, chodzącymi według rozkładu jazdy.

Za te i inne świadczenia na rzecz poczty może koncesyonaryuszka domagać się stosownego wynagrodzenia, które będzie ustanowione drogą umowy.

Jednakże przewóz poczty listowej, z wyjątkiem posyłek pieniężnych i wartościowych, odbywać się ma bezpłatnie.

Rozkład jazdy pociągów służących do przewozu poczty ustanowiony być ma według obowiązujących w danej chwili przepisów i potwierdzony przez władzę nadzorczą.

Gdyby do sprawowania służby pocztowej na stacjach potrzeba było osobnych lokalności, to koncesyonaryuszka winna takowe poczcie dać do użytku, za co otrzymywać będzie wynagrodzenie w formie czynszu najmu, co do którego zawarta będzie osobna umowa.

Urządzenie wewnętrzne, czyszczenie, opalanie i oświetlanie takich lokalności będzie rzeczą Zarządu poczt.

Korespondencye dyrekcyi lub kierownictwa przedsiębiorstwa kolejowego z podwładnymi organami w sprawie zarządu kolei lub także korespondencye wzmiankowanych co tylko organów między sobą mogą być przewożone przez funkcyonaryuszów kolei.

6. Koncesyonaryuszka bierze na siebie obowiązek zaprowadzenia, urządzenia i utrzymywania na własny koszt przewodów telegraficznych, potrzebnych do ruchu kolejowego i do dawania sygnałów, i to albo według zarządzenia rządowego zakładu telegraficznego albo za jego pośrednictwem, i obowiązuje się pozwolić używać tych przewodów telegraficznych za przystępnem wynagrodzeniem, które będzie oznaczone drogą umowy, także dla korespondencyi rządowej i prywatnej.

Rząd ma prawo założyć na gruncie przez koncesyonaryuszkę odkupionym lub też w inny sposób dla celów kolei żelaznej używanym swoje własne przewody bez wszelkiego wynagrodzenia lub odszkodowania, a w razie założenia osobnych przewodów dla ruchu kolejowego, rozpiąć druty telegrafów rządowych na słupach rzeczonych przewodów.

Do nadzoru nad tymi przewodami i do utrzymania ich w należytem stanie, o ile ta ostatnia czynność nie wymaga szczególnych umiejętności fachowych, obowiązana jest koncesyonaryuszka przyczyniać się bezpłatnie, używając do tego swej służby kolejowej.

Koncesyonaryuszka ma nadto obowiązek przewozić koncesyonowaną koleją żelazną materiały i przybory rządowego telegrafu po cenach taryfowych, obowiązujących co do transportów wojskowych, trzymać takowe bezpłatnie na składzie i przechowywać.

Wreszcie obowiązana jest koncesyonaryuszka poddać się co do koncesyonowanej kolei także tym projektowanym dopiero postanowieniom, któremi ma być unormowany stosunek telegrafu rządowego do kolei lokalnych, a których wykonanie nastąpi drogą rozporządzenia.

7. Urzędnicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, jadący koleją z polecenia władz sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa w myśl koncesyi albo w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być mają razem ze swymi pakunkami podróżnymi bezpłatnie, o ile wywiodą się certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie.

8. Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) mają być w analogiczny sposób stosowane niższe ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

9. Szupaśników, więźniów i inne osoby przewożone przymusowo na koszt publiczny, tudzież przydaną im straż — tę ostatnią także z powrotem — przewozić należy po niższych cenach jazdy według norm, jakie w tym względzie obowiązują w danej chwili na c. k. kolejach państwa.

Dla rzeczonych transportów, które muszą być umieszczane zawsze w osobnych przedziałach wagonów, należy w porozumieniu z właściwemi władzami wyznaczyć pewne dni i pociągi.

10. Transporty przeznaczone dla stadnin rządowych i przydana im służba nadzorcza przesyłane być mają, o ile nie są dla nich ustanowione jeszcze korzystniejsze warunki, po niższych cenach taryfowych, obowiązujących co do transportów wojskowych.

11. Urządzenie taryf osobowych i towarowych (l. 3 i 4), tudzież świadczeń na cele publiczne (l. 5 do 10) zastrzeżone jest każdego czasu ustawodawstwu. Takiemu urządzeniu koncesyonaryuszka winna się poddać.

Wittek r w.